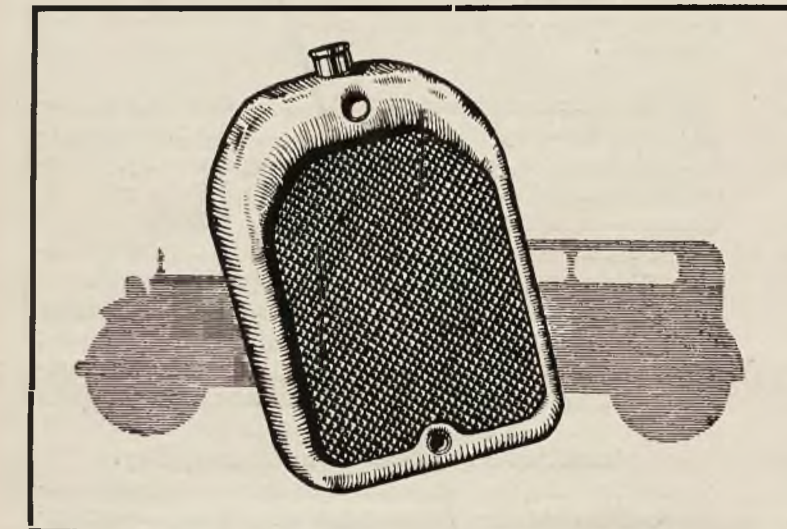
Nr. 11 LISTOPAD 1930 R. ROK II

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.



Pod znakiem solidarności zawodowej!

A więc — walka rozpoczęta!

Stało się jasnem, o czem już pisaliśmy w artykule wstępnym październikowego numeru Aut. Zaw., że władze rządowe odmownie odniosły się do najbardziej żywotnego i najbardziej aktualnego postulatu szoferów, jakim jest postulat wyłonienia specjalnych sądów automobilowych.

Dla żadnego kierowcy sprawa ta nie może być obojętną!

Zawód nasz wykonujemy w tak trudnych warunkach, że nieustannie wszelkie sporne kwestje muszą być oddawane pod rozpatrzenie Sądu. Czy dostał się ktoś pod koła samochodu, czy pasażer odmawia zapłaty, czy policjant uzna za właściwe za byle głupstwo sypnąć 10 zł. grzywny — we wszystkich tym podobnych wypadkach kierowca zwykle niema innego wyjścia, jak tylko przed sądem szukać dla siebie sprawiedliwości.

A jeżeli ktokolwiek ustrzegł się dotąd przed takiemi przejściami — to z pewnością nie uchroni się przed niemi w przyszłości!

Stąd też kierowcy nie mogą pod żadnym pozorem wyrzec się swego zasadniczego żądania, aby dotyczący ich wymiar sprawiedliwości — stał na wysokości zadania! To znaczy, żeby wnikał we wszystkie tajniki skomplikowanego i trudnego zawodu kierowcy!

Nie chodzi tu o fraszkę! Bo bardzo często szoferowi, w sprawie którego zapadnie wyrok skazujący nie pozostaje nic innego, jak poprostu powiesić się na suchej gałęzi! Jeżeli **odebrane mu zostanie prawo jazdy,** to gdzież przy obecnych warunkach szalejącego bezrobocia — znajdzie pracę?

A jeżeli nawet poza szoferką — ma jakiś inny fach, jeżeli np. jest mechanikiem lub zna się na czemkolwiek innem, to gdzież jest nagroda za szereg lat strawionych przy kierownicy? Przecież w owym zawodzie — będzie miał nowe warunki, będzie musiał rozpoczynać **od początku** i kto wie jakie go trudności i rozczarowania czekają!

A któż zaręczy, czy ów sędzia który wydał wyrok śmierci na kierowcę, wejrzał we wszystkie szczegóły rozpatrywanego wypadku? A co najważniejsze, czy umiał je należycie ocenić?

Przecież tu sama dobra wola — nie wystarczy. Sam sędzia jest człowiekiem! I on z pewnością nieraz rano pędzi na oznaczoną godzinę do sądu i jak każdy śpieszący się przechodzień — może znaleźć się, przebiegając jezdnię — o włos od niebezpieczeństwa, nie z winy kierowcy! I kto wie, czy zupełnie mimowoli w duszy sędziego nie narasta choćby w niewielkim stopniu pewne uprzedzenie do kierowców!

Zupełnie co innego — sędzia, który potrafi prowadzić sam auto, który **zna ulicę, zna samochód!**

Taki sędzia inaczej podejdzie do sprawy automobilowej! Wyjaśniać tego kierowcom nie trzeba!

Taki sędzia wyda wyrok z pewnością **sprawiedliwy!** A o to tylko kierowcom chodzi!

A przecież nie żądamy czegoś nadzwyczajnie trudnego do spełnienia. Bo sądy automobilowe istnieją już zagranicą! A i u nas w Polsce istnieją sądy specjalne, dla rozpatrywania niektórych rodzajów spraw jak np. sądy prasowe, sądy pracy itd.

Władze rządowe jednak nie chcą uznać tego słusznego żądania szoferów. Nie pozostaje im zatem nic innego — jak walka, co wyraźnie zaznaczyliśmy na wstępie niniejszego artykułu.

Niema się bowiem co łudzić, że władze nie zejdą narazie tak łatwo z dotychczasowego swego stanowiska. Trzeba będzie dużo wysiłków, aby przełamać opór i błędne poglądy w tej sprawie Ministerstwa sprawiedliwości. Jednem słowem — **należyty wymiar sprawiedliwości — muszą sobie kierowcy wywalczyć!** A jakie formy i jaki obrót ta walka przyjmie — to się okaże w przyszłości!

W każdym razie pewni jesteśmy, że prędzej czy później akcję tę wygramy, bo po naszej stronie jest **słuszność!**

***

W tem miejscu warto zaznaczyć, że swoje zabiegi i wysiłki w sprawie uzyskania dla kierowców takich warunków, w którychby ich sprawy były jaknajbezstronniej, a więc jaknajkorzystniej dla nich sądzone — **rozpoczął Związek nie od dziś!**

Od chwili swego powstania Związek głosi na lewo i na prawo, że kierowcy winni być traktowani zarówno przez władze administracyjne, jak i sądowe nie jako poszukiwacze przygód, ani jako przestępcy, czyhający tylko, gdzie aby kogo przejechać, lecz jako przedstawiciele najbardziej nowoczesnego, bardzo potrzebnego i bardzo trudnego zawodu!

Oświetlając w prasie warunki pracy i bytu kierowców, występując do władz, urządzając zgromadzenia, jednem słowem, **poruszając wszelkiemi sposobami opinję publiczną** — Związek dopiął tego, że **wymiar sprawiedliwości** w sprawach szoferskich — poprawił się znacznie w ciągu ostatnich kilku lat.

Nawet w niniejszym numerze znajdą koledzy bardzo interesujące i ważne wyroki sądowe, które świadczą, że w sądach powoli zaczynają się zmieniać zapatrywania na możność i sposób wykonywania zawodu kierowcy.

Jeszcze kilka lat temu nie trafiały się wyroki, które by oceniały należycie winę przechodnia, lekceważącego przepisy ruchu ulicznego. Wytrwała akcja Związku—znaczy się dziś już dużym postępem w tej dziedzinie.

Ani na chwilę jednak **nie trzeba przypuszczać, żeby kierowcy mogli się zadowolnić stopniową poprawą w tej dziedzinie,** licząc na to, że nawet **bez wprowadzenia specjalnych sądów** automobilowych, sędziowie będą wydawać coraz sprawiedliwsze wyroki i dojdą kiedyś w tej dziedzinie do zupełnej bezstronności. I że co za tem idzie sądy automobilowe — okażą się niepotrzebne!

Myliłby się bardzo, kto by przypuszczał.

Zawdzięczając staraniom Związku sprawy szoferskie w sądach zwykłych są i będą w przyszłości coraz dokładniej i właściwiej rozpatrywane. Ale to nie wystarcza!

Niewątpliwie, jeżeli chodzi o sprawy mało skomplikowane, to z czasem może doszlibyśmy do tego, że nietylko od szofera wymagać się będzie znajomo-

ści i przestrzegania przepisów, porządku publicznego, lecz w równej mierze i od przechodnia, jak i od policjanta.

Ale sądy nietylko mają do czynienia z takiemi wypadkami, kiedy np. wśród ożywionego ruchu, w biały dzień, ktoś ni z tego ni z owego, wybiega na jezdnię i wpada pod jeden z pędzących samochodów! W sprawie takiej — **nie jest zbyt trudno** przyznać rację szoferowi, jeżeli będzie ona właściwie sądowi przedstawiona.

Ale ileż jest takich wypadków, kiedy **szofer nie może przedstawić ani jednego świadka!** Kiedy o wypadku zdecydował jakiś niezawiniony **defekt maszyny!** Kiedy z bruzdy, wyżłobionej przez koła raptownie zahamowanego lub skręconego wozu — z położenia, w jakiem się znajduje — trzeba dopiero wnioskować o zachowaniu się szofera w danym momencie! We wszystkich tych wypadkach będzie mógł orzec **zupełnie** bezstronnie i sprawiedliwie tylko **sędzia - fachowiec,** sędzia — automobilista. O sądzie zwykłym nigdy w takich razach nie można będzie powiedzieć z całą pewnością, że należycie sprostał swemu zadaniu.

Dlatego walka o specjalne sądy automobilowe jest niezbędną i jest nakazem chwili obecnej!

***

Wierny swym zawsze głoszonym zasadom — Związek nasz, rozpoczynając tę walkę w imię dobra zrzeszonych mas szoferskich, sięgnął przedewszystkiem do broni najniezawodniejszej i najbardziej odpowiadającej naszym przekonaniom! Bronią tą — jest **solidarność pracownicza.**

A więc bez względu na różnice dzielące nas od innych związków, wychodząc z założenia, że w tak doniosłej i zasadniczej sprawie nie może być różnicy zdań nawet najmniejszej, **Związek nasz nakłonił do współdziałania wszystkie organizacje zawodowe automobilistów.**

Wobec tej inicjatywy naszego Związku — w dniu 27 października odbyła się w lokalu Związku przy ul. Czerwonego Krzyża 20 — pierwsza konferencja, na której z ramienia Z. Z. A. występowali kol. **Rongens i Trzeciak.**

Zagaił konferencję kol. Trzeciak, a następnie kol. Rongens zreferował wszystkie starania Związku w sprawie wyłonienia specjalnych sądów automobilowych, poparte szeroką akcją wiecową w całym kraju.

Kończąc kol. Rongens stwierdził, że uznając konieczność solidarnego i jednolitego kontynuowania rozpoczętych starań, Związek wzywa do współdziałania wszystkie zainteresowane organizacje.

W dyskusji, jaka się rozwinęła, wypłynął wniosek, aby poza organizacjami pracowniczemi i właścicielami zaprosić również na następne posiedzenie przedstawicieli klubów sportowych. Związek nasz przeciwstawiał się temu wnioskowi, uważając, że współdziałanie między związkami pracowniczemi a typowo burżuazyjnemi klubami, jakim jest np. Automobilklub — nie będzie możliwe i nie da żadnych rezultatów. Ostatecznie jednak przedstawiciele naszego Związku zgodzili się na wspomnianą propozycję, nie chcąc ściągać na siebie zarzutu, aby w czemkolwiek choć utrudniali rozwinięcie jaknajszerszego frontu zbiorowej akcji.

Jak jednak słusznem było stanowisko Związku, tego dowodem jest fakt, że na drugie posiedzenie przybyli z pośród zaproszonych klubów tylko przedstawiciele młodego klubu turystycznego (Touring Club), natomiast Automobilklub odrzucił propozycję współdziałania, twierdząc, że idzie w tej sprawie własną drogą.

Nie mamy się co łudzić, naturalnie, że mimo przystąpienia do wspólnej akcji — Związków właścicieli, w razie konieczności dokonania jakichkolwiek zdecydowanych posunięć, **punkt ciężkości będzie spoczywał na organizacjach pracowniczych, a przedewszystkiem** na naszej organizacji , jako liczebnie znacznie przewyższającej inne.

Zadaniem więc wszystkich zarządów Oddziałów jak i wszystkich świadomych rzeczy członków Związku, jest przygotowywać ogół szoferów do należytego poparcia akcji Komitetu, który został wyłoniony na drugiem posiedzeniu zblokowanych organizacyi, w skład którego wszedł z ramienia Z. Z. A. kol. **Rongens.**

Do sprawy omawianej jeszcze niejednokrotnie powrócimy i informować będziemy wszystkich członków o przebiegu akcji.

Narazie pragniemy jeszcze tylko z całym naciskiem zaznaczyć, że **zainteresowani są tu wszyscy kierowcy, bez wyjątku, w całym kraju.**

Bowiem nawet w tych miejscowościach, gdzie, jak np. w mniejszych miastach, jest tylko **jeden sąd** i gdzie wobec tego trudno byłoby stworzyć sąd specjalny, **w tych miejscowościach szoferzy również muszą popierać ogólną akcję.**

Bo, jeżeli nawet nie uda się im zdobyć sądu I-szej instancji, to tem ważniejsze będzie dla nich, aby **mogli apelować do II-ej instancji,** a więc do Sądu Okręgowego, gdzie już zawsze jest możność stworzenia oddzielnego wydziału dla spraw automobilowych. A więc czy tak czy owak, sprawa każdego kierowcy będzie mogła trafić do sądu automobilowego.

A więc, Koledzy! **Rozważcie sobie dokładnie** omówioną sprawę, a z pewnością uznacie za konieczne poprzeć Związek, a poparcie to i obecnie okazać możecie, biorąc jaknajżywszy udział w życiu związkowem.

Cz.

Kto otrzyma następny numer „Automobilisty Zawodowego"

Okólnik Zarządu Głównego Z. Z. A.

Jak wykazało doświadczenie miesięcy ostatnich — nie wszyscy niestety w naszym Związku zdają sobie sprawę z **ważności wydawania i posiadania własnego organu prasowego** jakim jest „Automobilista Zawodowy"!

Jest to bardzo smutne! Ambicją każdego **poważnego i szanującego się Związku** — jest posiadać własne pismo! Jest to ambicja zupełnie **uzasadniona i rozumna**, bowiem pismo oddaje ogromne usługi w codziennej walce o zaspokojenie naszych słusznych żądań i potrzeb.

A tymczasem trzeba pamiętać, że każdy organ pracowniczy, a tembardziej organ bojowy — musi walczyć z dużemi trudnościami finansowemi! Że nie płyną do niego wartkim strumieniem ogłoszenia, jak do różnych luksusowych pism automobilowych.

Stąd też jest nieodzownym warunkiem regularnego ukazywania się pisma i wogóle warunkiem możności wydawania go, **aby fundusze organizacyjne na ten cel przeznaczone**, a więc w myśl naszych uchwał 50 groszy od każdej wkładki — **wpływały co miesiąc do administracji** pisma.

Tymczasem **tak się nie dzieje!** Fundusze te nie wpływają tak, jakby należało! Wina leży tu **czasem po stronie samych członków,** czasem **zaś po stronie Zarządów Oddziałów**

Po stronie członków — jeżeli nie płacą w porę wkładek i Zarządy Oddziałów nie mogą z tego powodu przesłać pieniędzy Centrali. Po stronie Oddziałów zaś, jeżeli mając pieniądze, zaspakajają inne potrzeby, a sprawę przesłania pieniędzy Centrali — **odkładają na szary koniec!**

Koledzy! Tak dalej być nie może. Administracja pisma **wyczerpała wszystkie swe możliwości kredytowe** i jeżeli w listopadzie członkowie i zarządy Oddziałów nie wywiążą się należycie ze swych zobowiązań organizacyjnych — Cetrala wyda **numer grudniowy „Aut. Zawod." tylko dla tych członków, którzy wkładki uiścili!**

Zarządy Oddziałów, które nie uregulują swych rachunków z Centralą, otrzymają tylko **numer okazowy!**

Zawiadamiamy o tem wszystkich członków lojalnie, aby wiedzieli, że o ile nie otrzymają numeru grudniowego „Aut. Zaw.", to muszą mieć pretensję — do siebie, jeżeli nie zapłacili wkładek, lub — do swoich Zarządów Oddziałów.

Głos należy teraz do członków.

Zarząd Główny Z. Z. A.

Więcej takich policjantów, a mniej będzie wypadków!

Wypadek godny podkreślenia zdarzył się niedawno naszemu koledze w Warszawie.

Kolega ten prowadził taksówkę, zajętą przez pasażera i jechał ul. Żabią w kierunku placu Bankowego. Wobec tego, że ulica ta jest dość ruchliwa i względnie wąska, kol. P. ciągle dawał sygnały, ostrzegając przechodniów.

Mimo to w pewnym momencie znaleźli się przed samochodem jacyś dwaj osobnicy, widocznie kandydaci sztuki cyrkowej, którzy, nie zważając na sygnały, wyprawiali sztuki akrobatyczne na samym środku jezdni. Wreszcie jeden z nich, jak widać, rozsądniejszy, zszedł z jezdni, widocznie w ostatnim momencie nabierając przeświadczenia o faktycznem niebezpieczeństwie. Jego towarzysz jednak nadal wyprawiał harce i tylko dzięki zimnej krwi i wspaniałemu opanowaniu maszyny (przed taksówką jechała polewaczka i było b. ślisko), kolega nasz zdołał zatrzymać maszynę już w ostatniej chwili.

Wtedy to oburzony kolega P. zawezwał posterunkowego Nr. 1763 i przedstawił mu sprawę. Policjant, jak widać, człowiek, mający prawdziwe zrozumienie istoty swych obowiązków, nie postąpił tak, jak tysiące jego kolegów w podobnych wypadkach postępują. Bowiem przepytawszy świadka pasażera, ściągnął mandat z łobuzerskiego przechodnia. Doprawdy żałować tylko trzeba, że mandaty za takie przestępstwa są tak małe — w porównaniu z temi karami, które sypie się szoferom.

Gdyby tak więcej takich policjantów było w Polsce, to szofer spokojnie, bez bicia serca, siadałby przy kierownicy, wiedząc, że policja w razie ewentualnego wypadku, lub jego możliwości, będzie bezstronnie i ze znajomością rzeczy rozstrzygała sprawę, odnosząc się do niej bez jakichkolwiek uprzedzeń.

Strajk pracowników autobusowych w Rydze (Łotwa)

Od dnia 22 do 26 czerwca trwał strajk pracowników autobusowych w Rydze.

Do strajku przystąpiło około 300 szoferów, 300 konduktorów i 25 pracowników garażowych, żądając **podpisania umowy zbiorowej i podwyższenia zarobków.** Umowy zbiorowej nie udało się wywalczyć, lecz uzyskano podwyżkę płacy, wynoszącą od 7 do 20%.

Podczas akcji — 40 pracowników wystąpiło w roli łamistrajków. Po proklamowaniu strajku, przedsiębiorcy przerwali pertraktacje. Policja stanęła po stronie przedsiębiorców i aresztowała tych kolegów, którzy rozdawali wezwania, nawołujące szoferów do strajku, a publiczność do bojkotowania przedsiębiorców. Areszty nastąpiły mimo to, że proklamacje nie były skonfiskowane przez sąd okręgowy. Aresztowano również patrole strajkujących. Ogółem 15 kolegów ma teraz stanąć przed sądem.

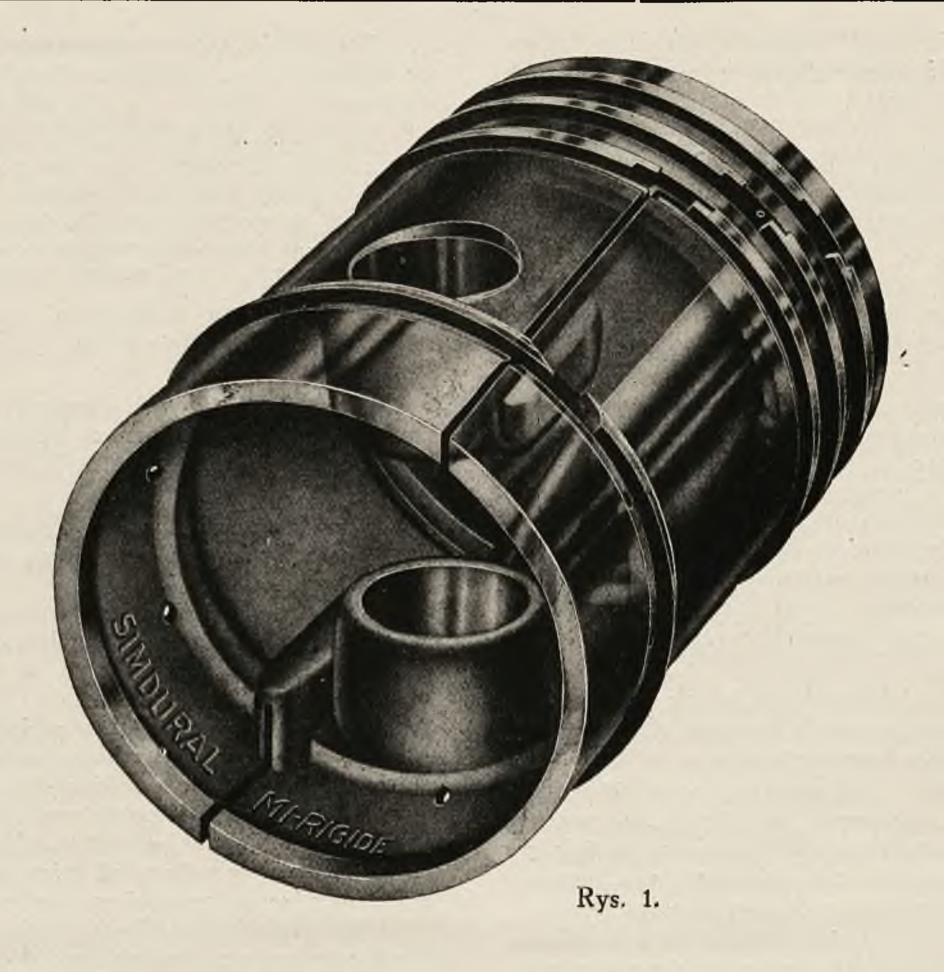
Te metody walki, w szczególności areszty kolegów popierających strajk, nietylko nie osłabiły zapału, lecz dodawały bojowości strajkującym. W czasie walki z łamistrajkami, jednego poraniono. Stłuczono około 50 szyb w jeżdżących autobusach.

Jednocześnie strajkowano w 32 przedsiębiorstwach. Położenie jednak było b. ciężkie, bowiem gdy przedsiębiorcy szli ręka w rękę, między pracownikami brak było dostatecznie **zawodowej dyscypliny.** Jest to o tyle zrozumiałe, że bratnia nasza organizacja szoferska na Łotwie istnieje wszystkiego 1½ roku.

W rezultacie, mimo uzyskania podwyżki, w wyniku strajku 50 pracowników autobusowych pozostało bez chleba. Wobec wciągnięcia ich na czarną listę, trudno im znaleźć pracę w jakiemkolwiek przedsiębiorstwie autobusowem. Pozostają oni na utrzymaniu Związku do tego czasu, aż otrzymają za jego pośrednictwem jakąkolwiek pracę.

Ten ostatni wzgląd wskazuje, że walkę naszych ryskich kolegów można uważać tylko za częściowo wygraną. Niestety, walka nie może się obejść bez ofiar, lecz przyniosła ona w tym wypadku wiele pożytecznych doświadczeń młodej organizacji i spodziewać się należy, że wszystkie następne akcje będą coraz pomyślniejsze.

I. T. F.



Rys. 1.

Inż. ADAM GLÜCK

Tłoki z lekkich stopów

W trakcie prac, zmierzających do doskonalenia szybkobieżnego silnika spalinowego przekonano się o doniosłym znaczeniu tłoków z lekkich stopów metalowych. Choć sam problem wydawał się być prostym i realizacja jego pozornie była bliską, upłynęło wiele lat, nim lekki tłok z aluminjum, lub podobnych stopów zdobył dzisiejsze znaczenie.

Stosowanie lekkich tłoków w silnikach samochodowych przez szereg lat postępowało tylko bardzo wolno naprzód. Lekki tłok aluminjowy nawet wytworzył sobie całą armję wrogów, do czego nie mało przyczyniła się wspomniana już pozorna prostota i zachęcająca łatwość rozwiązania tego zagadnienia. Ona to skusiła wielu niepowołanych do zajęcia się wytwarzaniem lekkich tłoków. Skutki takich kroków były najczęściej wprost fatalne i niezadowolenie odbiorców spowodowało pewną niechęć do tłoków aluminjowych. W tym stanie rzeczy tylko systematyczną pracą doświadczalną osiągnięte wyniki mogły zło naprawić i doprowadzić do choć powolnego, ale trwałego zdobywania gruntu przez tłok aluminjowy.

Powstały w latach powojennych nader silny prąd racjonalizacji w przemyśle w dużej części uniemożliwił i zdusił w niewyspecjalizowanych i nieprzygotowanych fabrykach silników lub samochodów dalsze eksperymentowanie na własną rękę. Z małemi wyjątkami przekonał się prawie każdy fabrykant samochodów, że tylko specjalizacja może doprowadzić do taniego i dobrego produktu. Dlatego często nawet mimo posiadania własnych urządzeń wytwórczych, sprowadza fabrykant niektóre ważne części składowe do produkowanych maszyn ze specjalnych wytwórni. Tu jeszcze zaznaczyć należy, iż lekki tłok należy do wyjątkowo wrażliwych elementów i dlatego bezwarunkowo lepiej jest jego produkcję pozostawić specjaliście.

W Stanach Zjednoczonych i w Europie zachodniej istnieje szereg fabryk, zajmujących się wyłącznie wytwarzaniem lekkich tłoków dla silników spalinowych. Znajdując ostatnio coraz to większy zbyt, fabrykanci lekkich tłoków przystąpili do pewnego znormalizowania wielkości i opracowali szereg wskazówek dla wbudowania tłoków. Ścisłe przestrzeganie tych wskazówek jest niezmiernie ważne i wprost decyduje o użyteczności tłoka ze względu na wspomnianą już jego wrażliwość i znaczenie na sprawność silnika.

Oczywiście, że w fabrykach silników lub samochodów odbywa się wbudowywanie lekkich tłoków z największą dokładnością w świadomości jego znaczenia. Zresztą tak niezmiernie ważne przestrzeganie precyzji w zachowaniu koniecznego i dopuszczalnego luzu między tłokiem, a cylindrem jest w fabryce stosunkowo łatwe ze względu na to, że produkcja silników odbywa się zwykle serjowo i jednorazowe dokładne nastawienie instrumentów pomiarowych wystarczy do kontroli całej masy fabrykatów tej samej serji.

Inaczej przedstawia się sprawa przy późniejszej wymianie tłoków w warsztacie reparacyjnym. Wewnętrzna powierzchnia każdego cylindra ulega z biegiem czasu pewnym zmianom: zależnie od rozmaitych okoliczności wcześniej lub później cylinder owalizuje się wskutek naturalnego zużycia, bądź zostaje wybity z powodu uszkodzeń tłoka, pierścieni lub przesunięcia sworznia korbowodu. Aby usunąć skutki i zapobiec następstwom tego stanu, należy cylindry doprowadzić do normalnej formy

przez przeszlifowanie ich i następnie wbudować nowe tłoki . Robota ta przedewszystkiem wymaga odpowiednich obrabiarek, które są bardzo kosztowne, sumienności i znajomości rzeczy.

Tak często spotykane u nas narzekania na złe aluminjowe tłoki spowodowane są najczęściej nie przez nie, a jedynie przez nieumiejętne i niewłaściwe wbudowanie ich.

Poza gotowemi tłokami wypuszczają zwykle fabryki jeszcze tłoki surowe, wymagające całkowitej obróbki i tłoki półobrobione.

W normalnych warunkach, t. j. przy naprawdę fachowem traktowaniu w odpowiednio wyposażonym warsztacie najbardziej wskazanem jest nabywanie tłoków półobrobionych, przez co przeprowadzenie wszystkich operacji związanych z wymianą może być bardziej indywidualne. Mianowicie przeszlifowanie cylindrów danego bloku ogranicza się wówczas do zdjęcia z wewnętrznej ściany tylko tej minimalnej warstwy mięsa, która jest naprawdę konieczna wskutek zużycia przy jednoczesnem wzajemnem wyrównaniu średnic poszczególnych cylindrów.

Wymiana tłoków żeliwnych na lekkie jest bardziej skomplikowana i wymaga zwykle pewnych zmian w ustawieniu rozrządu silnika, zapału, gaźnika w związku z powiększeniem kompresji i zwiększeniem obrotów.

Ze względu na okoliczności, w których tłok pracuje, trudny dostęp do niego i t. d. przeprowadzenie ścisłych pomiarów i badań zachowania się rozmaitych jego surowców podczas pracy było niezmiernie uciążliwe.

W toku doświadczeń stwierdzono, że najważniejszym problemem do rozwiązania jest opanowanie, wzgl. zmniejszenie rozszerzalności, występującej pod wpływem wysokiej temperatury pracy i dającej się bardzo we znaki w tłokach ze stopów aluminjowych . Ponieważ utrzymanie temperatury w tłoku zależne jest w pierwszym rzędzie od zdolności przewodzenia ciepła, zatem zagadnienie minimalnej rozszerzalności ściśle jest związane ze spółczynnikiem rozszerzania, z tem jakim przewodnikiem ciepła jest materjał użyty do wyrobu tłoków i wreszcie jak to ciepło odprowadzone zostaje nazewnątrz.

W praktyce zasadniczo większa rozszerzalność lekkich stopów odbija się koniecznością stosowania wspomnianego już luzu między tłokiem, a ścianami cylindra.

W ciągu długich i żmudnych doświadczeń z lekkiemi tłokami wyłoniły się trzy następujące grupy odpowiednich stopów:

aluminjowo - miedziowa,
aluminjowo - krzemowa i
magnezjowo - krzemowa, t. zw. elektronowa.



Rys. 2.

Oczywiście każdy z powyższych stopów posiada poza wymienionemi zasadniczemi składnikami jeszcze inne domieszki.

Dochodząc do wniosku, że dotąd metalurgja nie dostarczyła nam jeszcze tego idealnego surowca, któryby łączył w sobie wszystkie pożądane własności, postarano się drogą czysto konstrukcyjną lub pośrednią wyrównać, wzgl. usunąć największe wady obecnie znanych stopów, używanych do wyrobu lekkich tłoków.

Nie sposób tu wyliczać jak rozmaici konstruktorzy usiłowali rozwiązać to zadanie. Zasadniczo wyłoniły się dwa typy tłoków:

a) zrobione z dwóch surowców o zupełnie odmiennych własnościach i różnych spółczynnikach rozszerzania, jak np. z aluminjum i stali lub aluminjum i żeliwa, oraz

b) zrobione jednolicie z lekkiego stopu, którym nadano specjalny kształt zewnętrzny w połączeniu z pewną finezją wykonania.

Czołowym reprezentantem pierwszej grupy są amerykańskie tłoki Nelson - Bohnalite ostatnio mocno reklamowane i także fabrykowane w Europie. Większości czytelników niewątpliwie znany jest osobliwy kształt tych tłoków, zaopatrzonych w wkłady ze stali inwarowej, których zadaniem jest zahamowanie, wzgl. zmniejszenie swoistej lekkim stopom dość znacznej rozszerzalności pod wpływem wysokiej temperatury. Pozatem płaszcz zewnętrzny oddzielony jest tuż za pierścieniami prawie zupełnie od swej dolnej części, która zaopatrzona jest z jednej strony (zatem uważać przy wbudowaniu!) podłużnem skośnem nacięciem (szlicem), wskutek czego z biegiem czasu występuje pewna skłonność do owalizacji.

Do drugiej z wymienionych grup należą m. in. tak zwane półsztywne tłoki marki Simdural, wyrabiane ze stopu aluminjowo - krzemowego ze znaczną domieszką miedzi i niklu. W stosunkowo krótkim czasie tłok ten (Rycina), złożył wiele dowodów swej wartości i znalazł szerokie zastosowanie.

Przewodnią myślą przy konstruowaniu półsztywnego tłoka Sidmural B, była dążność do umożliwienia stosowania jaknajmniejszego luzu mimo dość znacznego spółczynnika rozszerzania stopu aluminjowego tak, aby wykluczyć stukanie tłoka w zimnym stanie, ograniczyć zużycie oliwy, a z drugiej strony uniknąć zatarcia, następującego przy zamałym luzie. Licząc się z własnościami materjału, skupiono baczną uwagę na jaknajwiększe i jaknajszybsze odprowadzanie nagromadzonego w denku tłoka ciepła przez płaszcz na ściany cylindra, a pozatem przez odpowiednią konstrukcję postarano się o uniknięcie szkodliwego wpływu wad stopów aluminjowych.

Jak widać z ryciny 1 i 2 (przekrój poprzeczny' płaszcz półsztywnego tłoka Simdural B posiada dwie długie naprzeciwległe zakładki (falce) pionowe, dotykające obsady sworznia. Zakładki te komunikują się z poziomemi nacięciami, znajdującemi się w górnej części płaszcza tłokowego. Dzięki zakładkom, które spowodowały pewne nagromadzenie materjału i nacięciom poziomym płaszcz tłoka posiada dość znaczną trwałą elastyczność; jego normalna rozszerzalność znajduje poniekąd ujęcie w elastycznych zakładkach, które poddając, pochłaniają ją, przyczem wskutek symetryczności budowy płaszcz tłoka nie traci formy i stale zachowuje ściśle cylindryczny kształt.

Stosowany przy montażu luz dla tłoków Simdural B sztywnych (zwykłych) i Simdural B pół-sztywnych w środkowej strefie płaszcza tłokowego tylko bardzo nieznacz-

nie jest większy od luzu tłoków żeliwnych, w dolnej części sprawa ta jeszcze lepiej się przedstawia. Wskutek tego półsztywny tłok Simdural B mocne ma prowadzenie, a zatem stukanie przy właściwem wbudowaniu nie występuje, jest stale szczelny, a z drugiej strony zatarcie jest wykluczone. Płaszcz tłoka zawsze zachowuje koncentryczność względem cylindra dlatego, że styka się całą powierzchnią ze ścianami cylindra i szybko odprowadza ciepło. Tłoki Simdural zaopatrzone są w dolnej części płaszcza w dodatkowy pierścień t. zw. oliwny, który przyczynia się do zmniejszenia zużycia smaru, oraz do lepszego prowadzenia i ma szczególnie doniosłe znaczenie przy zastosowaniu krótkich tłoków o nisko osadzonym sworzniu. Symetryczne rozmieszczenie zakładek po obu stronach płaszcza ma jeszcze tę dobrą stronę, że przy wbudowywaniu nie trzeba tłoka specjalnie nastawiać.

Związek — przeciwko nadmiarowi kierowców

Dzięki wytrwałym zabiegom naszego Związku — zniknęło z przed oczu starych szoferów widmo egzaminów psychotechnicznych. Dzięki temu — wielu kolegów, którzy sobie może z tego nie zdają sprawy, zostało ocalonych **przed utratą możności zarobkowania** w swoim zawodzie, a więc temsamem uratowanych przed nędzą, która groziłaby im w wypadku ujemnego wyniku egzaminu.

Chociaż akcja Związku zakończona została pomyślnie, sprawa ta — mimo wszystko — **nie może przestać nas interesować.**

O ile bowiem Związek widział słusznie w badaniach psychotechnicznych **ogromne niebezpieczeństwo** dla tych, którzy od szeregu lat oddają się zawodowi automobilisty i nie mają już z tej drogi powrotu, o tyle — jeżeli **chodzi o przyszłych szoferów,** to Związek zawsze stał na tem stanowisku, że badania psychotechniczne mogą odegrać rolę b. doniosłą. Powinny one, **zatamować dopływ do zawodu szoferskiego** ludzi nieposiadających odpowiednich kwalifikacyj, których należy ustrzec przed wstąpieniem na drogę dla nich nieodpowiednią, gdyż mają wiele innych dróg do wyboru.

Nie potrzeba wyjaśniać, jak ważną jest ta kwestja dla szoferów, którym coraz silniej zaczyna zagrażać **nadmiar** pracowników, zatrudnionych w automobilizmie. Naturalnie że niemożliwem jest zahamować zupełnie dopływ świeżych sił, lecz należy dążyć, aby w każdym razie dopływ ten zmniejszył się i aby nasze szeregi, jeżeli się mają powiększać, to w każdym razie o ludzi **odpowiednio uzdolnionych;** bowiem im wyższy będzie poziom stanu szoferskiego, tem większe są możliwości **podniesienia zarobków** i uzyskania **odpowiednich przepisów prawnych.**

Właśnie z tych wszystkich względów niewątpliwie interesującym będzie dla każdego z kolegów przebieg konferencji, która odbyła się w zeszłym miesiącu w państwowym instytucie psychotechnicznym.

W konferencji tej brali udział przedstawiciele Ministerjum Robót Publicznych, Komisarjatu Rządu, Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego i delegaci 3-ch Związków Zawodowych. Nasz Związek reprezentowany był przez sekretarza generalnego kol. **Rongensa.**

Zagaił konferencję p. inż. Münchajmer (Min. Robót Publ.) stwierdzając, że chodzi o **ustalenie rezultatów** dotychczasowych badań psychotechnicznych w odniesieniu do szoferów.

Zabrał głos prof. Macewicz, który opierając się na osiągniętych wynikach badań wskazał, że szoferzy polscy pod względem swych uzdolnień **zajmują 2-gie miejsce, po szoferach francuskich.**

Na 617-tu zbadanych — okazało się 39-ciu nie nadających się do tego zawodu (6%), przeciętne zdolności wykazało 458-iu, a wybitne zdolności 120-tu. Mówca stwierdził przytem, że w niektórych wypadkach o ujemnych wynikach decydowało nieobeznanie z aparatami psychotechnicznemi i pewna wrażliwość na te nowe metody badania. Dopuszczeni bowiem do 2-go a nawet 3-go badania — ci sami szoferzy — wykazywali lepsze wyniki, niż za 1-ym razem.

Naogół p. profesor odniósł z zetknięcia się z szoferami **jaknajlepsze wrażenie.** Nawet ci co zostali uznani za słabo uzdolnionych łatwo dali się przekonać profesorowi, że pozostawanie w dotychczasowym zawodzie nie leży w ich interesie i opuszczali instytut bez jakiejkolwiek urazy.

Po wyczerpującym i ciekawym referacie zgromadzeni zgłaszali różne zapytania i uwagi. Między innem nacz. oddziału drogowego p. Olechnowicz zapytywał: 1) czy instytut prowadzi statystykę z jakich zawodów kandydaci najwięcej nadają się na kierowców — po 2-ie) czy szoferzy, będący dłuższy czas kierowcami, a kierowani na badania psychotechniczne z powodu swych przewinień — są badani **ostrzej niż inni,** co zdaniem p. Olechnowicza powinno mieć miejsce i 3) czem instytut kieruje się kwalifikując kierowców, jako nienadających się do kierowania wozami **do użytku publicznego.**

Na 1-sze pytanie odpowiedział p. profesor, że statystyka jest prowadzona, lecz wyniki jej będą opracowane przy końcu roku.

Jeżeli chodzi o szoferów przysyłanych do instytutu z powodu ich przewinień, to narazie byli oni badani narówni z innymi; zdaniem profesora naczelnicy urzędów ruchu powinni zaznaczać w jakim kierunku dany szofer specjalnie powinien być zbadany, a instytut może się do tego zastosować.

Przy określaniu zdolności do kierowania wozami przeznaczonemi do użytku publicznego brano pod uwagę, że **praca na dorożkach i autobusach jest b. męcząca,** wobec czego kandydat musi mieć odpowiedni zasób sił fizycznych.

Powyższa kwestja wywołała ożywioną dyskusję, w wyniku której przyjęto zasadę, że **opinje instytutu na przyszłość będą mówić ogólnie o uzdolnieniach badanego,** a więc **nie będą dzielić** kierowców na zdolnych do prowadzenia pojazdów **prywatnych** i na zdolnych do kierowania pojazdami **użyteczności publicznej.**

Przedstawiciel naszego Związku prosił instytut o dane statystyczne, dotyczące wzajemnego stosunku uzdolnień kierowcy — do lat jego pracy.

Wreszcie przedstawiciel naszego Związku wystąpił z **niezmiernie ważnym** wnioskiem, aby badaniom psychotechnicznym byli poddawani **kandydaci do stanu szoferskiego, a nie ci, którzy już ukończyli szkołę** i narazili się w ten sposób na znaczne nieraz wydatki.

Wiadomo, że dziś szkoły szoferskie wabią ludzi różnymi sposobami. Nieraz robotnik rolny sprzedaje ostatnią

krowę, lub odstępuje swą schedę i niesie to grosiwo do szkoły. A później kiedy wszystkie pieniądze z niego wypompowano, dowie się dopiero po roku, że nie nadaje się na szofera.

Wniosek przedstawiciela naszego Związku **został jednogłośnie przyjęty;** postanowiono porozumieć się z Ministerstwem Oświecenia Publicznego, aby **kursy kierowców samochodowych** przed przyjmowaniem kandydatów na szoferów **wysyłały ich do instytutu** badań psychotechnicznych, celem ustalenia czy nadawać się będą do tego zawodu.

Dzięki zatem akcji Związku starzy szoferzy **spokojnie patrzeć** mogą na aparaty psychotechniczne. Nietylko ci, co mają czerwone prawa jazdy! bo wszyscy kierowcy, posiadający prawa jazdy, wydane przed 20.IV.1928 r. **w razie starań o uzyskanie czerwonego prawa jazdy,** egzaminom psychotechnicznym nie podlegają.

Naodwrót, dzięki zabiegom Związku, aparaty psychotechniczne **będą przeciwdziałać napływowi jakichkolwiek elementów nieodpowiednich** do naszego zawodu. Każdy młody człowiek, który będzie chciał obrać zawód szofera, będzie mógł sprawdzić w instytucie, czy ma po temu odpowiednie zdolności.

Życzyć by sobie tylko należało, aby w przyszłości kandydaci na policjantów również, jak to jest w Berlinie, byli poddawani badaniom psychotechnicznym, i aby w ten sposób dobierano z pośród tych kandydatów naprawdę kwiat prawa i porządku.

R.

Zmarł Harry Gosling

Dnia 24 października b. r. zmarł w wieku lat 69 — przewodniczący brytyjskiego Związku Transportowców, członek parlamentu brytyjskiego, tow. Harry Gosling. Choroba serca, odrywająca go w ostatnich czasach często od pracy, powaliła go wreszcie na łoże śmierci.

Kto interesuje się międzynarodowym ruchem zawodowym, a w szczególności międzynarodową organizacją transportowców, dla tego nazwisko — Harry Goslinga— nie jest obce...

Życie tego niestrudzonego działacza, który równo pół wieku pracy poświęcił klasie robotniczej, jest wymownym przykładem, że ofiarna i gorliwa działalność nawet w środowisku liczebnie niewielkiem — daje możność wysunięcia się na czoło ruchu i zaspokojenia szlachetnej ambicji kierownictwa.

Jako młody człowiek Harry Gosling zorganizował angielskich pracowników rzecznych, i był przez 28 lat sekretarzem tego Związku. Zdolności jego ujawniły się jednak i na tym niewielkim terenie i stopniowo powierzane mu były coraz odpowiedzialniejsze mandaty.

Między innemi był w pierwszym angielskim rządzie robotniczym — ministrem komunikacji, członkiem rady miejskiej m. Londynu i od 1918 r. posłem do parlamentu.

Zjednoczenie organizacji transportowców po wojnie, a więc powołanie do życia Międz. Fed. Transp. (I. T. F.)— było w dużej mierze zasługą tow. Goslinga.

Mimo piastowania wysokich i odpowiedzialnych stanowisk, Harry Gosling był jednakowo dla wszystkich miły i dostępny, miał dobre słowo na ustach dla każdego. Towarzysze w ogień za niego byli gotowi skakać. Szlachetny Jego charakter był ceniony zarówno przez przyjaciół jak i nieprzyjaciół. Nie posiadał wrogów osobistych. Życie jego — było walką z niesprawiedliwością i w tej walce był on wielkim pionierem klasy pracującej.

Ze śmiercią Harry Goslinga zeszedł ze świata wielki działacz proletarjacki i mąż szlachetny.

Wyroki sądowe, które zainteresują automobilistów

Dwa bardzo ważne dla automobilistów orzeczenia zapadły ostatnio w Sądzie Okręgowym w Poznaniu.

Otóż kol. S. oskarżony był, że w ubiegłym roku jadąc ul. Strumykową, nie dając sygnałów, **przejechał dziecko,** które wskutek tego odniosło poważne uszkodzenia cielesne.

Urząd Wojewódzki w Poznaniu, który wogóle przy ocenie wypadków samochodowych okazuje niezwykłą surowość w stosunku do zawodowych kierowców, odebrał kol. S. prawo jazdy, stojąc na stanowisku, że ponosi on całkowitą winę.

Sąd Okręgowy atoli, przed którym stanął kol. S. jako oskarżony, zajął zgoła odmienne stanowisko. Mianowicie orzekł, że dziecko **przebiegając przez jezdnię, samo poniosło winę wypadku,** a nie szofer, bowiem przekraczając jezdnię, która w pierwszym rzędzie **przeznaczona jest dla pojazdów, a nie dla pieszych,** każdy winien zachować wszelkie środki ostrożności. **Główną zaś winę ponoszą rodzice,** gdyż nie roztaczali niezbędnego nadzoru nad dzieckiem. Sąd Okręgowy wobec tego zwolnił kol. S. z winy i kary.

Drugi wyrok, niemniej charakterystyczny, zapadł w dniu 30.X 1930, w tym samym Sądzie Okręgowym. Oskarżony był kol. Kr. o najechanie na pl. Wolności kobiety, za co Urząd Bezp. i Porządku Publ. w Poznaniu ukarał go w postępowaniu administracyjno - karnem **grzywną w wysokości 70 zł.** Od orzeczenia tego odwołał się kol. Kr. do Sądu Okręgowego w Poznaniu, który po **świetnej obronie adwokata związkowego p. Dr. Majewskiego,** uwolnił oskarżonego od winy i kary. Idąc po linji wywodów obrony, Sąd uznał, że wsp. kobieta, przekraczając jezdnię w **tak ruchliwem miejscu,** jak skrzyżowanie pl. Wolności z Nową i Al. Marcinkowskiego, sama ponosi winę, że została najechana. **Publiczność bowiem, o ile przekracza jezdnię, winna wybrać sobie takie miejsce, gdzie niebezpieczeństwo najechania jest mniejsze lub tego niebezpieczeństwa niema.** Szofer zaś jechał z należytą ostrożnością i zmniejszoną szybkością, czego dowodem okoliczność, że na pół obrotu koła zdołał zatrzymać samochód przed leżącą na ziemi kobietą.

Jak z powyższego widzimy, choć bardzo zwolna, nareszcie jednak nasze sądownictwo idzie za postępem czasu, przystosowując się do obecnych warunków komunikacyjnych i pozbywając się utartego szablonu, że **jak tylko zdarzy się wypadek** samochodowy — wszelkie okoliczności bierze się z niekorzystnego dla szofera punktu widzenia. Widzimy również, że punkt widzenia sądownictwa co do oceny winy w tych wypadkach różnił się skrajnie od zapatrywań władz administracyjnych.

• Mamy nadzieję, że postęp na tem polu zostanie ukoronowany stworzeniem sądownictwa automobilowego, które zapewni nam wszechstronną sprawiedliwość.

Z prawdziwem więc zadowoleniem podajemy do wiadomości kolegom powyższe wyroki, wyrażając nadzieję, że nie będą one białymi krukami w naszem orzecznictwie.

K.

Regularnem płaceniem wkładek — przyśpieszasz rozwój organizacji i pomagasz sobie oraz swej rodzinie!

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Oddział Warszawa

BACZNOŚĆ SZOFERZY WARSZAWSCY!

Dnia 28 listopada r. b. o godz. 7 wiecz. odbędzie się walne zebranie członków Związku w lokalu przy ul. Długiej 19. Na porządku obrad sprawa **Kasy pośmiertnej.**

DOROCZNA REJESTRACJA TECHNICZNA TAKSÓWEK.

Dnia 1 listopada rozpoczęła się doroczna rejestracja techniczna taksówek, autobusów i karetek do przewozu chorych.

Opłata za rejestrację wynosi 4.50 zł. za każde 100 kg. wagi samochodu.

Wszystkie dorożki samochodowe, kierowane do przeglądów rejestracyjnych, podlegają szczegółowemu badaniu technicznemu pod względem bezpieczeństwa ruchu. W szczególności zwraca się uwagę na właściwe ustawienie kół, posiadanie zdatnego do użytku koła zapasowego i t. d. Ponadto specjalną uwagę zwraca się na taksówki dawnych typów, jako bardziej zużyte i mniej odpowiednie pod względem bezpieczeństwa.

Przy obecnych przeglądach władze administracyjne zwracają baczną uwagę na stan wewnętrzny taksówek i odmawiają rejestracji dorożkom, posiadającym zniszczone siedzenia, źle oprawione szyby i t. d. Ponadto niezbędnym warunkiem rejestracyjnym jest zaopatrzenie dorożki w dobrze funkcjonujący „starter" (rozrusznik).

SMUTNY FINAŁ „ZABAWY" W SZOFERKĘ.

Karygodne stosunki, panujące w podmiejskiej komunikacji autobusowej znalazły odbicie w sądzie okręgowym, gdzie na ławie oskarżonych zasiedli **dwaj nieletni chłopcy**, oskarżeni o spowodowanie katastrofy autobusowej, w której kilka osób doznało ciężkich okaleczeń i zranień.

Dnia 18 września r. ub. podróżni szlaku autobusowego Warszawa - Grójec, ku ogromnemu swemu zdziwieniu spostrzegli, że koło motoru auta kręcą się dwaj malcy, manipulując korbą i kierownicą. Zdumienie wzrosło, gdy jeden z podrostków, po puszczeniu w ruch motoru, ujął w ręce kierownicę. Auto wyrwało z miejsca „pełnym gazem", jak szalone i poczęło zataczać się na wszystkie strony.

Pasażerowie zaczęli głośno protestować przeciw takiej jeździe. Kilka osób starało się wysiąść, ale czy szofer nie umiał zatrzymać samochodu, czy też żal mu było zarobku od straconych pasażerów, dość że zaczął uspakajać całe towarzystwo, mówiąc:

Będzie wszystko dobrze, jak tylko wyjedziemy z miasta na dobrą drogę...

Tymczasem samochód, prowadzony niewprawną ręką 16-letniego chłopca nabawiał pasażerów morskiej choroby. Rogatkę przejechano jakoś szczęśliwie, ale dalej — ani rusz.

Obaj zamorusani chłopcy zsiedli więc i, pomajstrowawszy coś przy chimerycznym motorze, zdołali uruchomić samochód. Niedługo jednak. Ledwie na zakręcie za Wierzbnem ukazała się furmanka włościańska gdy samochód, chcąc ją wyminąć, **gwałtownie skręcił w bok** i przesadzając głęboki rów, **wywrócił się do góry kołami, przygniatając swym ciężarem podróżnych.** Rozległy się jęki skaleczonych i przekleństwa potłuczonych.

A chłopcy — sprawcy katastrofy zbiegli.

Właściciel autobusu, Piotr Kurek oświadczył władzom, że chłopcy samowolnie zawładnęli samochodem i ruszyli w drogę bez jego wiedzy. Schwytani nazajutrz młokosi, inaczej przedstawili sprawę.

„Kierownik" karkołomnej jazdy, 16-letni Jan Dąbrowski, oświadczył, że **kilkakrotnie** już prowadził auto, jak dotąd bez większych wypadków. **„Prawa jazdy" oczywiście nie posiadał.** Jechał z rozkazu „kasjera" - konduktora, rówieśnika swego Ch. Zacharowicza, który zaniepokojony spóźnieniem się szofera, dał sygnał odjazdu.

Obaj chłopcy za pokaleczenie podróżnych skazani zostali każdy na pół roku więzienia, a właściciel za pozostawienie samochodu bez zabezpieczenia na 1 miesiąc **aresztu.**

Tak to wygląda sytuacja na naszych drogach podmiejskich, a później składa się to wszystko na karb „nieostrożnej" **jazdy zawodowych szoferów.**

BUDOWA PIERWSZEGO DWORCA AUTOBUSOWEGO W WARSZAWIE.

Centralny związek właścicieli autobusów rozpoczął roboty przy budowie dworca autobusowego w Al. Jerozolimskiej Nr. 123. Prace przygotowawcze polegają na zniwelowaniu terenu i założeniu fundamentów Roboty mają być wykonywane w takiem tempie, aby najpóźniej 15 grudnia dworzec mógł być oddany do użytku.

Autobusy przed wyruszeniem w drogę stawać będą w ciągu 15 minut przed poczekalnią. Po przyjeździe każdy autobus będzie wymyty i przedezynfekowany oraz sprawdzony technicznie. Będzie to pierwszy nowoczesny dworzec autobusowy w Polsce, koszt budowy którego wyniesie 300.000 zł. Nadto opracowane będą przepisy regulujące sposób korzystania z tego dworca, które będą pierwszemi tego rodzaju w Polsce.

Koledzy! Piszcie do „Automobilisty Zawodowego" — o swych sprawach zawodowych!

Oddział Kraków

OKÓLNIK ORGANIZACYJNY DO WSZYSTKICH KIEROWCÓW WOJEWÓDZTWA KRAKOWSKIEGO.

Niejeden z kierowców samochodowych skarży się wszędzie, że jest mu źle, płaca marna, nigdzie **żadnej obrony i pomocy** znaleźć nie może, a niedomagania te są coraz większe!

I nic dziwnego, jakże ma być inaczej! Kto się ma sprawami kierowców samochodowych zajmować, opiekować i nad nimi czuwać, skoro **sami pomocy tej i opieki nie szukają.** A do tego jeszcze bardzo często w pracy dla ich dobra — przeszkadzają, lub pracę taką celowo obmyślaną—dezorganizują, ograniczając się do pokątnych narzekań.

Nie można się dziwić, że upadło poszanowanie kierowcy samochodowego u władz i społeczeństwa. Bowiem jeśli kierowcy samochodowi mają być należycie traktowani, jeśli władze kompetentne mają na ich sprawy zwracać krytyczną uwagę i dbać nietylko o obowiązki kierowców, lecz także o ich prawa, — to przedewszystkiem obowiązani są **sami kierowcy** dawać o sobie znać, swoje niedomagania przedstawiać i o załatwienie ich upominać się.

Kto i w jakich warunkach pracę taką może prowadzić?

Do pracy tej powołaną jest organizacja zawodowa, w tym wypadku Zawodowy Związek Automobilistów, Oddział w Krakowie.

Kardynalnym warunkiem prawdziwego polepszenia sytuacji jest przynależność każdego bez wyjątku kierowcy samochodowego do swej organizacji zawodowej, bo tylko w takim wypadku Zarząd mając **pełny i jasny** obraz położenia szoferów pracujących prywatnie, czy też w rozmaitych instytucjach, oraz pogląd na wszystkie sprawy, związane z wykonywaniem tego odpowiedzialnego zawodu — będzie w możności w każdym kierunku czynić kroki, przedstawiać kompetentnym czynnikom wszelkie objawy życia kierowcy samochodowego. A wobec rzeczowego i poważnego ujmowania spraw — napewno żądania czy też życzenia Zarządu nie będą lekko traktowane i pomijane milczeniem, lecz każda sprawa będzie rozpatrywana pod kątem widzenia nietylko obowiązków kierowcy, lecz także z punktu widzenia jego uprawnień, uprawnień, których dzisiaj przeważnie kierowcy są pozbawieni.

To jest **jedyna droga do celowej, wydatnej i korzystnej pracy.**

Związek nasz pracuje rzeczowo, stoi na stanowisku wyłącznie statutowem, nie zajmuje się polityką, dlatego też żaden z kierowców samochodowych nie powinien mieć wątpliwości ani zastrzeżeń co do przystąpienia do naszego Związku.

Zarządem nie kierują żadne inne względy, jak tylko chęć pracy dla dobra ogółu, gdyż żaden z członków Zarządu za swe prace nie pobiera żadnego wynagrodzenia.

Związek nasz już niejednemu kierowcy samochodowemu bardzo, a bardzo wiele uczynił.

Trzeba już raz skończyć z zasadą, że tylko wówczas przychodzi się do Związku, jeśli go się koniecznie potrzebuje i wie o tem, że nikt danej sprawy oprócz Związku nie załatwi, lub że załatwienie jej w Związku nic nie kosztuje.

Dlatego Zarząd wzywa wszystkich kierowców samochodowych Województwa Krakowskiego, a przedewszystkiem miasta Krakowa, by gremjalnie przystąpili do Związku.

Prezes: **Guszlewicz St.**

KOMUNIKAT KANCELARJI ODDZIAŁU.

Kancelarja Związku czynną jest **codziennie** od godziny 6-ej wieczorem do godziny 9-ej wieczorem, w niedziele i święta od godziny 11-ej przed południem do godz. 1-ej popołudniu.

W kancelarji załatwia się **odręcznie** wszelkiego rodzaju rekursy (z wyjątkiem spraw sądowych), a więc odwołania od nakazów karnych i innych, niemniej udziela się wszelkich **porad** w sprawach mających jakąkolwiek łączność z zawodem kierowcy samochodowego.

Również w kancelarji zgłaszać można pisemnie lub ustnie zażalenia, żądania i t. p. oraz wnioski organizacyjne, które będą rozpatrywane na posiedzeniach Zarządu.

OBRONA PRAWNA.

Każdemu członkowi przysługuje bezpłatna porada, pomoc i obrona prawna.

Syndykiem Oddziału Krakowskiego jest od d.. 1 m - ja 1930 roku p. dr. Józef Rothwein, adwokat w Krakowie, ul. Długa L. 76.

Karty polecające wydaje się w godzinach urzędowych biura.

Zwraca się jednak uwagę, że po karty polecenia należy się zgłaszać **natychmiast** po otrzymaniu wezwania sądowego, względnie natychmiast w chwili zajścia potrzeby interwencji pana Syndyka. Albowiem w myśl regulaminu obrony prawnej zawartego między p. Syndykiem a Związkiem, każdy członek winien się zgłosić w sprawie

obrony na rozprawie sądowej, conajmniej na 2 (dwa dni naprzód).

W razie przeciwnym członek z swojej winy może się narazić na utratę możności bronienia go, albowiem nie można żądać od Syndyka aby w jednym dniu zapoznał się z aktami lub przeprowadził konferencję nieraz poważną.

We wszelkich innych sprawach nie mających związku ze sprawami zawodowemi p. Syndyk udziela zniżek członkom Związku na podstawie zaświadczenia Związku.

Podkreśla się z całym naciskiem, że dotychczasowa obrona prawna naszego p. Syndyka budzi **ogólne zadowolenie,** tak że każdy członek może z całym spokojem swe sprawy wymagające pomocy adwokacko - prawnej złożyć w ręce naszego Syndyka dr. Józefa Rothweina, który nie szczędzi trudów, by każde pokrzywdzenie kierowcy samochodowego zostało naprawione.

WYKŁADY, ODCZYTY, BIBLIOTEKA.

Wiadomą jest rzeczą, że nauka niemal z każdym dniem przynosi coraz to nowsze wynalazki, udoskonalenia i t. p. w dziedzinie techniki samochodowej.

Zarząd postanowił w miesiącach najbliższych urządzić **szereg wykładów i odczytów,** które zainteresują każdego kierowcę samochodowego, pragnącego wiedzę swą pogłębić.

Jednym z wykładów będzie nauka o **elektrotechnice samochodowej,** którego podjął się instruktor szkoły samochodowej w Krakowie.

Koledzy, którzy chcą brać udział w tych wykładach zechcą zawiadomić o tem ustnie lub pisemnie kancelarję Oddziału w terminie do dni 10.

Biblioteka czynną jest codziennie w godzinach urzędowych.

PROLONGATA PRAW JAZDY.

Przypomina się członkom, że z dniem 1 stycznia 1930 r. następuje prolongata praw jazdy.

Sprawy te będzie załatwiać Związek.

Celem rychlejszego przyśpieszenia tych spraw ze względu na znaczną ich liczbę zalecane jest wcześniejsze zgłaszanie się.

CO JEST OBOWIĄZKIEM KAŻDEGO ZRZESZONEGO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO?

Każdy zrzeszony kierowca samochodowy t. j. członek Związku ma obowiązek moralny — szerzyć propagandę organizacyjną i osobiście kierować niewpisanych jeszcze kierowców samochodowych do naszego Związku.

Oddział Poznań

SPRAWY BIEŻĄCE, PORUSZANE NA ZGROMADZENIU

Pod przewodnictwem kol. prezesa **Gebla** odbyło się w dniu 1 października 1930 r. plenarne zebranie Oddz. pozn. Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P.

Po zagajeniu, i po załatwieniu formalności wstępnych, przystąpiono do komunikatów zarządu:

Po pierwsze odczytano nazwiska 13 **nowoprzyjętych członków,** poczem zdano sprawozdanie z działalności sekretarjatu. Z sprawozdania tego m. in. wynika, że w okresie sprawozdawczym odbyło się **20 rozpraw,** w wyniku których **wygrano spraw** na sumę 688.60 zł.

Następnie odczytano pismo Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu z dnia 14 września br., będące odpowiedzią na naszą interpelację z dnia 13.IX 1930 r. Pismo to donosi, że przedstawicielem pracobiorców na owej konferencji ,która rozpatrywała ministerjalny projekt w sprawie czasu pracy szoferów, był delegat Zrzeszenia Zw. Zaw. Automobilistów. Pisaliśmy o tem, że konferencja ta przeszła do porządku dziennego nad licznemi zastrzeżeniami, które podniósł ogół zorganizowanych kierowców w stosunku do wielu szkodliwych postanowień tego projektu.

Z kolei odczytano pismo Prezesa Sądu Okręgowego w Poznaniu, będące odpowiedzią na nasze zażalenie. W piśmie tem prezes Sądu komunikuje, że termin w sprawie karnej przeciwko Stan. **Łachajczykowi** o sprzeniewierzenie sztandaru wyznaczony został przez Izbę karną na 12 listopada b. r.

Odczytano treść doniesienia karnego, skierowanego do Pana Prokuratora przy Sądzie Okręgowym w Poznaniu przeciwko **Łachajczykowi, Smulowi i Kaczmarkowi** Franciszkowi z powodu skradzenia nam sztandaru.

Dalej podano do wiadomości okólnik Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego z dnia 15.IX 1930, zawiadamiający o zaprowadzeniu na ulicach miasta Poznania **międzynarodowych znaków orjentacyjnych.**

Podano do wiadomości, że zarząd uchwalił **pozbawić obrony prawnej kilku kolegów,** mających proces z Pozn. Kol. Elektr. Powód — zaleganie ze składkami.

Podano dalej do wiadomości treść okólnika, wystosowanego przez Zarząd **do wszystkich filij Zrzeszenia** Z. Autom., w którem wzywa się je do odstąpienia od Zrzeszenia, przedstawiając szeroko ujemną działalność tego Zrzeszenia.

Zakomunikowano wreszcie, że sprawa sądów automobilowych nie została jeszcze przez czynniki urzędowe ruszona z martwego punktu.

Następnie dokonano wyboru do **komisji zabawowej,** gdyż w myśl uchwały poprzedniego zebrania zarząd ustalił termin odbycia się zabawy na dzień 18.X 1930 na sali Boulevard. Do komisji wybrano kol. kol.: **Brambora, Stankowskiego, Kubiaka, Wyrembka M. i Stycznia.**

Przystąpiono do **sprawy taryfy.** W tej kwestji zakomunikowano, że Zw. Właścicieli Dor. Sam. z niezwykłym uporem odmawia odbycia konferencji, któraby miała na celu uzgodnienie warunków pracy i płacy. Wobec tego Zarząd odwołał się do Komisji Rozjemczej celem ostatecznego rozstrzygnięcia tej sprawy.

W wolnych wnioskach omawiano m. in. sprawę odbierania kierownicy zawodowym szoferom, przez właścicieli lub ich domowników, nieposiadających prawa do prowadzenia samochodu. Z tego powodu szoferom grożą katastrofalne wprost następstwa, wrazie nieszczęśliwego wypadku. Postanowiono zwrócić się w tej sprawie z odpowiednim memorjałem do miarodajnych władz.

Po omówieniu szeregu aktualnych spraw, zakończono zebranie o godz. 24. **K.**

BLAGA NA BLADZE I BLAGĄ POGANIA!

W szeregu artykułów wykazaliśmy, jakim szkodliwym tworem na gruncie poznańskim jest Zrzeszenie Związków Zaw. Automobilistów. Już sama nazwa tej organizacji wystarcza, aby każdy orjentujący się szofer przekonał się, że ma do czynienia z typową **blagą.**

Z nazwy tej należałoby sądzić, że pewna ilość organizacyj szoferskich, występujących dotąd lokalnie, połączyła się w jedną całość i ustanowiła jakiś organ główny

w postaci zarządu centralnego. W rzeczywistości te rzekomo „połączone" organizacje pracują nadal pod staremi swemi nazwami, a jak wynika z nadesłanego nam z Bydgoszczy pisma, organizacje te uzależniają płacenie składek na rzecz „centrali" od tego, czy „centrala" pracować będzie korzystnie. Samo „zrzeszenie" zatem jest w istocie fikcją.

Śledząc uważnie sprawozdania Zrzeszenia, umieszczane w „Samochodzie", doszliśmy do ciekawych wyników. Według tych sprawozdań Poznań jest siedzibą „centralnego zarządu", siedzibą okręgu (oczywiście w takim razie musi być również zarząd okręgowy), no i wreszcie siedzibą filji z zarządem na czele.

We wszystkich trzech zarządach, sądząc z publikacyj i korespondencyj Zrzeszenia, zasiadają **jedne i te same osoby,** które nie umieją absolutnie odgraniczyć swych kompetencji jako centralny, czy okręgowy lub filijny zarząd. I tak zarząd filji zwraca się do innych filij z zarządzeniami, które winny być wydane przez zarząd okręgowy lub centralny. W innym wypadku zarząd centralny zwraca się do filij z poleceniami, które winny być wydane za pośrednictwem okręgów lub przez okręgi. Zarząd filji przedkłada filjom (niewątpliwie również i Związkom, skoro nazywa się Zrzeszeniem) jakieś projekty do zaopinjowania. Otrzymując odpowiedzi, przedstawia je zarząd filji zebraniu członków filji. Gdy zebranie to uchwali coś, to uchwała obowiązuje całe Zrzeszenie, a więc wszystkie rzekomo zrzeszone Związki, dalej okręgi i filje. Dalej zarząd filijny podejmuje jakieś postanowienie, przedkłada je członkom do zaakceptowania i to w takiej sprawie, która leży w wyłącznej kompetencji centrali, a nie okręgu, ani filji. Jednem słowem — wyjątkowy bałagan. Naprzykład zmarł członek Związku szoferów w Inowrocławiu. Zarząd filji uchwala pewną zapomogę i przedkłada tę uchwałę zebraniu filji, które ją zatwierdza. Wynika z tego wszystkiego, że zarząd filji jest czynnikiem, który zawiaduje wszystkimi zrzeszonymi związkami, okręgami i filjami, zaś zebranie członków filji w Poznaniu jest rodzajem parlamentu, który decyduje o wszystkiem, co w Zrzeszeniu, jako całości, się dzieje.

Każdy jako tako znający strukturę organizacyjną wie, że absolutnie niedopuszczalnem jest, aby zebranie filijne czy zarząd filji—miały decydować o całości związku. Filja może decydować tylko w tym wypadku, o ile jakaś sprawa dotyczy wyłącznie danej filji. Do decydowania zaś o całości organizacyjnej kompetentny jest Zarząd Główny i Zjazd przedstawicieli poszczególnych filji. To chyba jasne!

Typowym przykładem, dowodzącym o istnem pomieszaniu pojęć organizacyjnych, panującem w Zrzeszeniu, stanowi komunikat, umieszczony w numerze 4 „Samochodu" z 26.X.30. Komunikat ten podaje filja poznańska. W ostatnim ustępie jednym tchem **zarząd centralny** przypomina obowiązek abonowania „Samochodu", bo w nim **zarząd** (jaki?) umieszcza swe komunikaty. Jakiś **zarząd** wzywa filje do odesłania **centrali** listę otrzymanych od Z. Z. Aut. Zarazem zarząd **centralny zwołuje zebranie.**

Wszystkie te przykłady dowodzą, że samo Zrzeszenie, albo jest fikcyjnym tworem, albo też menerzy Zrzeszenia nie mają zgoła zielonego pojęcia o pracy organizacyjnej. Na całym świecie nie znajdzie się podobnej organizacji, jaka jest Zrzeszenie, gdzie filja jest dla całej organizacji miarodajnym i decydującym czynnikiem.

Jest to doprawdy unikat bezprzykładny, który mógł zrodzić się tylko w mózgach ludzi, chorujących na ambicję w dziedzinie, o której nie mają nawet elementarnych pojęć. Jak organizacja, która zbudowana jest na tak dziwacznych, a przytem tak kruchych podstawach, może zapewnić członkom **strzeżenie ich interesów.** Jest to zupełnie wykluczone!

W końcu pragniemy dać jeden jeszcze typowy przykład względnie przypomnieć. Oto kiedy w maju b. r. odbywała się w Inspekcji pracy konferencja w sprawie umowy dla kierowców dorożek samochodowych, prezes centrali Zrzeszenia, który równocześnie jest prezesem filji poznańskiej oświadczył, że nie może podpisywać żadnej umowy, bo musi wedle statutu zasięgnąć zgody z Pomorza. Gdzie jest centrala? w Poznaniu, czy na Pomorzu? Gdzie jest kompetencja prezesa filji w wypadku, kiedy właśnie chodziło o sprawę, obchodzącą tylko i wyłącznie filję poznańską.

Doprawdy, gdy się to wszystko zważy, dostaje się formalnie zawrotu głowy.

Szoferzy Ziem Zachodnich, którzy czytają pisma i widzą ten bałagan, nie mogą ochłonąć ze zdziwienia, że jeszcze są szoferzy, którzy cierpliwie do takiej organizacji należą. Jasnem jest jednak, że organizacja zbudowana na takich podstawach, wnet sama się załamie.

K.

KOMUNIKAT W SPRAWIE ZASIŁKÓW.

Zwracamy Szan. Kolegom uwagę, że w myśl § 49 regulaminu, uchwalonego na walnem zebraniu w dniu 26 stycznia 1930 r. prawo do korzystania z zasiłku z tak zw. funduszu zapomogowego (pośmiertnego) przysługuje członkom i ich żonom (o ile należą one do funduszu) — dopiero po upływie pół roku przynależenia do Związku; żonom zaś, po upływie pół roku zapisania się do tego funduszu.

Zarząd będzie z całą bezwzględnością przestrzegał tego postanowienia.

Zwracamy również uwagę, że nieuiszczenie składki do funduszu pośmiertnego pozbawia członka prawa do korzystania z zapomogi, dlatego też **apelujemy,** aby składki te jaknajśpieszniej koledzy uregulowali.

Koledzy! Nie myślcie, że to dawny „dwornik” rosyjski zmartwychwstał! To szoferzy demokratycznej Rzeczypospolitej z Nowogródka przesyłają Wam zawodowe pozdrowienie.



Oddział Nowogródek

NOWY ZARZĄD STANĄŁ NA CZELE ODDZIAŁU.

Zebranie członków Zw. Zaw. Autom., Oddział w Nowogródku odbyło się w dniu 16 października 1930 r. o godz. 13-ej, w lokalu W.-Rynek 13.

Na porządku dziennym postawiono następujące sprawy: 1) wybór prezesa Zarządu na miejsce ustępującego. 2) Przewybory Komisji Rewizyjnej. 3) Wybór Komitetu dla urządzania zabaw tanecznych. 4) Sprawa przynależności członków do Kasy Chorych i Funduszu Bezrobocia. 5) Zawieranie umów między właścicielami a szoferami. 6) Wolne wnioski.

Na przewodniczącego zebrania wybrano jednogłośnie kol. **Piotrowskiego** Adama, na sekretarza kol. **Zacharczuka** Józefa. Po krótkiej dyskusji wybrano jednomyślnie na prezesa Oddziału Związku kol. **Niesyna** Bronisława na miejsce ustępującego kol. **Bartnickiego** Jana, na zastępcę powołano kol. **Liszańskiego** Oszera, na członków kol. kol. **Zagańskiego** Juljana i **Kępkę** Franciszka.

W skład Komitetu dla urządzania zabaw tanecznych oraz zbierania składek nadzwyczajnych, a wszystko to celem zebrania funduszu na **sztandar związkowy** — weszli kol. kol.: **Zacharczuk** Józef, **Bartnicki** Jan, **Niesyn** Bronisław i **Kopacz** Aleks. Do Komisji Rewizyjnej wybrano na miejsce ustępujących kol. kol.: **Bartnickiego** Jana, **Piotrowskiego** i **Jurackiego.**

Polecono Zarządowi sprawdzić, czy wszyscy członkowie należą do **Kasy Chorych** i czy płacą na **Fundusz Bezrobocia;** w przeciwnym razie poczynić odpowiednie kroki.

Sprawę zawierania **umów** między właścicielami wozów a szoferami — pozostawiono do następnego sezonu.

W wolnych wnioskach była omawiana sprawa wynagrodzenia sekretarza Związku, poczynając od dnia 1/IX r. b. (100 zł.) oraz sprawa zaległych składek, która bodaj jest największą bolączką Oddziału. Członkom zalegającym z opłatami organizacyjnemi, Oddział zmuszony będzie **odmawiać obrony prawnej** jak i innej pomocy. Postanowiono rezerwową gotówkę znajdującą się w Oddziale, składać przez Skarbnika do P. K. O.

Na tem zebranie zakończono.

PRZECIWKO DEKOROWANIU SZOFERÓW BLACHAMI.

W sprawie zniesienia szyldzików z napisem „Kierowca” Zarząd Związku powtórnie piśmiennie zwrócił się do p. Wojewody w dn. 14/X, na co Urząd Wojewódzki zażądał, by Związek złożył **proponowany znaczek związkowy** do Dyr. Rob. Publ. w Nowogródku.

Znaczek związkowy oraz czapkę koloru ciemno-gran. Zarząd Oddziału złożył w dn. 21/X r. b.

Oczekujemy decyzji p. Wojewody!

NADUŻYCIA ZE STRONY PRACODAWCÓW.

Coraz częściej zaczynają wychodzić na jaw nadużycia ze strony pracodawców w stosunku do szoferów.

Dopiero teraz wydobywają się na światło dzienne fakty, wskazujące, **w jakich warunkach pracują i jak są traktowani kierowcy** przez właścicieli wozów.

Aby obronić się przed zachłannością tych ostatnich i ukrócić tak szkodliwe dla kierowców metody, Zarząd Oddziału zwrócił się do Inspektora Pracy 65 Okr. **w Lidzie** o przeprowadzenie ścisłego dochodzenia, przedewszystkiem co do wypłacalności właścicieli i przestrzegania norm czasu pracy, których nasi przedsiębiorcy zupełnie nie uznają.

W Nowogródzkiem ustawa o czasie pracy — zupełnie jakby nie istniała. Zmusza się szoferów do pracy po 18 godzin na dobę, a latem bywa nawet gorzej. Powoduje to naturalnie wypadki, jak to miało miejsce z kol. **Szarankiewiczem** Konst., zatrudnionym w spółce autobusowej **Iwienieckiego w Nowogródku,** który po kilkakrotnym kursowaniu do pociągów w Nowojelni był do tego stopnia przemęczony, że zasnął, jadąc i spowodował wypadek przewrócenia się auta do rowu.

Najgorszym wyzyskiwaczem na brukach nowogródzkich jest przedsiębiorstwo wozów ciężarowych **„Auto-Transport”** Michalski i S-ka. Byliśmy świadkami, jak **np.** kol. **Jeżow** Aleksander wrócił z jakiejś jazdy, którą rozpoczął o 4 godz. rano i w porze obiadowej poświęcił półgodziny na swoje osobiste sprawy. Za to został tak zwymyślany przez p. Michalskiego z zagrożonem zwolnieniem z pracy, że jako człowiek w latach, nie mógł z żalu powstrzymać się od łez. Podobny wypadek miał miejsce w tym samym przedsiębiorstwie z kol. **Sołowjanem** Mi-

trofanem, który zwrócił się do p. Michalskiego z prośbą o wypłacenie zaległości, gdyż nie miał ani grosza na obiad. Został za to również zwymyślany przez p. Michalskiego, który „argumentował", że on ma swoje weksle do płacenia.

Niech te wypadki będą ostrzeżeniem dla wszystkich kolegów. Tylko dzięki naszemu Związkowi, potrafimy ukrócić takie postępowanie pracodawców, tylko przy zjednoczeniu się potrafimy zdobyć dla siebie lepsze prawa i stosunki, w porównaniu z temi, jakie do tej pory panowały i narazie panują w Nowogródzkiem.

Każda skarga, złożona przez Kolegów do Związku w sprawie niewypłacalności właścicieli jak i zmuszania do pracy w godzinach nadliczbowych — będzie podstawą dla energicznej interwencji Zarządu Oddziału, a zmusimy różnych dorobkiewiczów do regulowania należności pracownikom.

DLACZEGO CORAZ MNIEJ ZARABIAMY?

Znaczny spadek zarobków na terenie tut. województwa, spowodowany jest napływem świeżo upieczonych szoferów, którzy **niedawno opuścili szkoły** i gotowi są nawet zadarmo pracować, strasznie podkopując przez to poziom wynagrodzenia. W ten sposób dają oni możność jaknajprędzej się wzbogacić właścicielom, którzy odmawiają prawa ludzkiej egzystencji szoferom, zmuszając ich do najgorszych warunków pracy. Z całą energją Związek będzie tępił takich podkopywaczy bytu szoferów, jak i właścicieli, którzy pragną wzbogacić się dzięki takim gagatkom.

Oddział Wilno

ROZIGRANE NERWY WŁADZ ADMINISTRACYJNYCH.

W dniu 16 września b. r. na ul. Zamkowej autobus, prowadzony przez szofera kol. Juniewicza Wacława, przejechał 13-letnią uczenicę, która w krótkim czasie zmarła.

Nie wchodzimy narazie w szczegóły co do zachowania się szofera, czy też nieuwagi przejechanej; na to ostatecznie odpowie przewód sądowy.

Jednak jest rzeczą charakterystyczną, że pomimo opinji całej prasy wileńskiej (co jest rzadkim wyjątkiem), jak również licznych świadków, którzy wyraźnie zaznaczyli, iż winy szofera w tym wypadku nie było, jednak władze zastosowały **areszt zapobiegawczy na okres 2-ch miesięcy.** Dopiero na interwencję rodziny, **jak i Związku,** Prokuratura, **po 13 dniach,** wypuściła kol. Juniewicza z więzienia na wolną stopę, **zatrzymując prawo kierowania.** Działo się to wszystko, jak później dowiedzieliśmy się celem **„zastraszenia".** Faktycznie po paru dniach zostały zaprowadzone przez władze administracyjne represje. Ofiarą ich padli szoferzy kol. kol.: Thomas, Szablewski, Majewski i inni, którzy za rzekomą szybką jazdę po tejże ulicy Zamkowej zostali **pozbawieni praw jazdy** na okres miesięczny i tylko **na interwencję Związku** uzyskali je po 10 dniach.

Rozumiemy zdenerwowanie władz w takich wypadkach, lecz mogłoby się ono wyładować najlepiej w ten sposób, aby zostało wydane odpowiednie zarządzenie, **zakazujące przekraczania jezdni w dowolnych punktach** oraz aby pociągnięto do odpowiedzialności tych obywateli, którzy spacerująą po jezdni, **jak u siebie po salonie,** szczególnie w miejscach, gdzie ruch jest wzmożony.

Jednocześnie powiadamia się wszystkich szoferów w Wilnie, jak też i przybywających do Wilna z całej Polski, że **stosownie do zarządzenia pana starosty grodzkiego, jazda ulicami: Zamkową, Niemiecką, Trocką i Wileńską winna nie przekraczać w żadnym razie 10 klm. na godzinę.**

Oddział Wieluń

BIERZMY SWOJE SPRAWY — W SWOJE RĘCE!

Na terenie Oddziału Wieluńskiego organizuje się spółka **Zjednoczonych Szoferów p. n. „Fach".**

Do Spółki tej mają należeć tylko szoferzy. Celem jej jest **zakup autobusu** na 30 osób któryby kursował na linji **Wieluń — Sieradz — Łódź.** Wypuszczonych zostaje 30 sztuk akcyj po zł. 1.166, przyczem nabywca akcji wpłaca narazie 300 zł., resztę zaś obowiązuje się pokryć zyskami z eksploatacji autobusu.

W związku z tą inicjatywą, która wywołała duże poruszenie w Oddziale — Zarząd Oddz. **nadsyła nam następującą odezwę, skierowaną do wszystkich wieluńskich kolegów.**

Odezwa brzmi, jak następuje:

Koledzy!

Wzywamy członków Wieluńskiego Oddziału Z. Z. A., aby, kto tylko ma możność, zapisywał się do Zjednoczenia Szoferów p. n. „Fach".

Koledzy! Wiecie doskonale jak szoferzy są wyzyskiwani przez swych pracodawców-przedsiębiorców. Dlatego **trzeba się uniezależniać,** trzeba myśleć o swojej przyszłości! A najlepiej to uczynić dążąc do usamodzielnienia się w swym własnym zawodzie, co ma właśnie na celu spółka Zjednoczonych Szoferów.

Nie słuchajcie Koledzy głosów i plotek rozsiewanych przez tych, którzy **przez zawiść lub z obawy przed konkurencją** — występują przeciwko naszym zamiarom i chcą nam utrudnić dokonanie tego solidarnego wysiłku.

Przeciwnicy nasi wiedzą dobrze, że ta łączność wytworzona między nami **stworzy siłę,** z którą będą musieli się liczyć. Woleliby, żebyśmy całe życie **byli w zależności od pracodawców** i poddawali się uciążliwym warunkom przez nich narzucanym.

Dlatego też źle robią ci członkowie naszego Oddziału, którzy się dali pociągnąć na lep tej wrogiej agitacji. Sądzimy, że zejdą oni z mylnej drogi i bez względu na to, czy przystąpią do Zjednoczenia — będą tę akcję popierać.

Koledzy! Nie zwalczajmy sami siebie, a przeciwnie, dążmy wspólnemi siłami do lepszej przyszłości!

Wstępujcie jako członkowie do Spółki Zjednoczonych Szoferów p. n. „Fach". Projekt wzajemnej umowy jest opracowany i w dowolnej chwili może się każdy z Kolegów z nim zapoznać.

Siedziba Komitetu Organizacyjnego mieści się **przy ul. Krakowskie Przedmieście Nr. 19 w Wieluniu.**

Kom. Org.

KOLEDZY! JUŻ CZAS NAJWYŻSZY!

Zarząd Oddziału Wieluń Z. Z. A. R. P. wzywa wszystkich członków, zalegających w opłacaniu składek członkowskich, aby do dnia 15 grudnia r. b. opłacili wszystkie składki od m-ca lipca włącznie, w przeciwnym razie koledzy uchylający się od tego obowiązku organizacyjnego przestaną być Członkami na podstawie paragrafu 7 Statutu Z. Z. A. R. P.

Oddział Kołomyja

OBRANIE NOWEGO ZARZĄDU ODDZIAŁU.

Dnia 21.IX 1930 na zgromadzeniu szoferów zawodowych, członków Oddz. Kołomyja, wybrany został nowy Zarząd, w skład którego wchodzą kol. kol.: prezes Walerjan **Zieliński,** sekretarz Jan **Pielich,** zastępca prezesa

Józef **Bizoń**, zastępca sekretarza Emiljan **Jurkiewicz**, skarbnik Marjan **Bodziak**.

W skład komisji rewizyjnej weszli kol. kol.: Eugenjusz **Bernacki**, Jan **Białorucki** i Henryk **Wąsarzewski**.

Nowy Zarząd zażądał po pierwsze: sprawozdania za czas od dnia 1.I 1930 z działalności poprzedniego Zarządu od b. prezesa kol. Wacława Kozakiewicza.

Następnie zwrócił się Zarząd Oddziału do członków Związku, wzywając ich do złożenia wkładek mies. za wrzesień i październik 1930. Przystąpił również do przyjmowania nowych członków do Związku.

Redakcja życzy nowoobranemu Zarządowi **jaknajpomyślniejszych wyników** w jego pracy i wyraża niepłonną nadzieję, że postawieni na czele Oddziału koledzy — nie zawiodą zaufania członków.

A z pewnością w krótkim czasie uda im się zwiększyć wśród kolegów zapał do pracy organizacyjnej.

WIELE SPRAW ZAWODOWYCH PORUSZONO NA ZGROMADZENIU.

Na dzień 26.X 1930 r. zwołane zostało przez prezesa Związku kol. Walerjana **Zielińskiego** — **walne zgromadzenie** z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie. 2) Wybór przewodniczącego zebrania. 3) Sprawa niesienia bratniej pomocy. 4) Sprawy organizacyjne. 5) Wolne wnioski.

Zagaił zgromadzenie kol. **Gerstel**, który został równocześnie wybrany przewodniczącym zebrania; na sekretarza powołano kol. **Bodziaka**.

Sprawa niesienia **pomocy bratniej**. W toku dyskusji kol. **Zieliński** postawił wniosek uchwalenia stałej składki jeden złoty miesięcznie na rzecz bezrobotnych kolegów. wniosek został jednogłośnie przyjęty i zatwierdzony.

W sprawach organizacyjnych, po częściowem omówieniu sprawy przez kol. **Gerstla**, uchwalono na wniosek kol. **Zielińskiego** wydelegować trzech członków, a to: kol. kol. **Trzcińskiego, Gorgonia** i **Gerstla** do jednego z p. adwokatów, w celu omówienia z nim sprawy obrony sądowej zorganizowanych kolegów. W dalszej dyskusji zgromadzenie uchwaliło, ażeby listy do zbierania składek pozostawały u kol. kol.: **Pielucha Jana** na Kosów Kuty i Śniatyn; u **Bizonia** — Kołomyja; u **Majka** — Jabłonów, Peczeniżyn, Delatyn; u **Zielińskiego** — na linję Horodenka i Obertyn.

Kol. **Zieliński** postawił wniosek o dodanie do pomocy na linji Kosów, Kuty, Śniatyn kol. **Trzcińskiego**, który to wniosek został uchwalony.

W dalszej dyskusji co do postępowania szofera **Grodzickiego**, który objął posadę kol. Kuziemskiego za mniejszem wynagrodzeniem, t. zn. 8 zł. od jednej tury (wóz ten ma w mies. 10 tur), podczas gdy kol. Kuziemski miał 300 zł. na miesiąc, postanowiono upomnieć narazie kol. Grodzickiego w gazecie zawodowej.

Po wystąpieniu byłego kolegi Bernackiego z komisji rewizyjnej, wszedł w skład jej kol. **Gerstel** Marcin.

Na wniosek kol. **Łopatyńskiego** zebrani wybrali jednogłośnie trzech członków jako delegację, a to kol. kol.: **Gerstla, Trzcińskiego** i **Ducza**, celem przeprowadzenia pertraktacji z właścicielem autobusu Janem Wolańskim z Zabłotowa w sprawie **zwolnienia szofera kol. Adama Kuziemskiego**, a przyjęcia „taniego kierowcy" — Mieczysława Grodzickiego.

Wniosek kol. **Zielińskiego** w sprawie odbywania zebrań Zarządu co dwa tygodnie, a zgromadzeń wszystkich członków — raz w miesiącu, został uchwalony jednogłośnie.

Po wyczerpaniu dyskusji, zgromadzenie zostało zakończone hasłem: Cześć zawodowej pracy!

Oddział Kalisz

WYBÓR ZARZĄDU I INNE AKTUALNE SPRAWY.

W dniu 2-go listopada o godz. 12-tej odbyło się walne Zebranie członków Oddziału kaliskiego. Na porządku dziennym znalazły się sprawy następujące: 1) Zagajenie i wybór prezydjum, 2) Referat członka Zarządu. 2) Sprawozdanie kasowe Zarządu. 4) Wybory Zarządu i Komisji Rewizyjnej. 5) Wolne wnioski.

Zebranie zagaił przew. Związku kol. **Jędraszek C.**, powołując na przewodniczącego najstarszego wiekiem członka Związku kol. **Kowalczyka** Maksym., który podziękował za wybór.

Zabrał głos kol. Jędraszek, który w obszernym referacie wskazywał na stan organizacji i jej dążenie do reformy sądownictwa przez stworzenie sądów fachowych, mających dokładne zrozumienie ruchu automobilowego. Kol. Jędraszak wskazywał na kraje zachodnie, jak Niemcy, Anglję, które posiadają już sądy automobilowe, składające się z sił fachowych.

W dalszym ciągu mówca wskazywał, że władze administracyjne utrudniają szoferom **uzyskanie zmiany prawa jazdy na czerwone**, tak jak to jest z kol. Podkockim, który jest już szoferem od lat 12-tu a nie pozwala mu się zamienić prawa jazdy na czerwone z powodu należenia do Związku klasowego.

Sprawozdanie Zarządu zdał sekr. kol. **Winnicki** Jan, kasowe sprawozdanie zdała Komisja Rewizyjna, dając absolutorjum ustępującemu Zarządowi.

Nastąpiły wybory Zarządu, w skład którego weszli: kol. kol. przew. **Jędraszek Cz.**, sekr. **Winnicki Jan**, skarb. **Podkocki** Józef, zast. przew. **Paprotny** H., zast. sekr. **Morek** Jan, do Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol. **Kaiążny** Wiktor, **Brzóska** Władysław, **Sikora** Walenty.

Na tem zebranie zakończono.

OCZEKUJEMY DO DN. 5 GRUDNIA

na korespondencje, które Zarządy Oddziałów pragną zamieścić w grudniowym numerze „Aut. Zawod."

Bat na szoferów!

Ministerstwo Rob. Publicznych przystąpiło do utworzenia Centralnej Kartoteki szoferów na cały obszar Państwa.

W kartotece tej będzie zapisywane każde przestępstwo, popełnione przez danego szofera, z uwidocznieniem kar.

Ministerstwo chce skupić ewidencję wszystkich szoferów u siebie, aby uniemożliwić szoferowi **ubieganie się o prawo jazdy** w innem województwie, jeśli zostało mu ono zabrane przez jedno z województw w **Polsce.**

Automobilizm się rozwija. Władze centralizują organy administracyjne, aby łatwiej opanować pracowników automobilowych.

A szoferzy się rozbijają i zakładają nowe Związki!!

Zakończenie strajku szoferów w Carcassone (Francja)

Po 26-dniowych ciężkich zmaganiach się, akcja strajkowa została zakończona. Mimo, że walka nie została wygrana całkowicie, można jednak mówić o zwycięstwie w znacznym stopniu. Szereg firm płaci żądaną stawkę tygodniową w wysokości 200 franków szoferom, pracującym na wozach ciężarowych i 180 franków ich pomocnikom, względnie 160 fr. plus dodatek 10 fr., jeżeli obiad wypada poza obrębem miejsca zamieszkania.

Istniejący wszystkiego 2½ roku Związek szoferów, woźniców i pomocników potrafił zatem stawkę tygodniową podwyższyć ze 120 na 180 i 200 franków. Zwycięska ta akcja świadczy o sile Związku. **(I. T. F.).**

Kapitaliści nie mają uprzedzeń dzielnicowych

W sferach handlowych mówi się głośno o mającej nastąpić w najbliższym czasie fuzji dwu wielkich instytucyj przemysłowych w Polsce, a mianowicie Związku centralnego polskiego przemysłu, górnictwa, handlu i finansów, czyli t. zw. „Lewiatana" ze Związkiem przemysłowców i rolników zachodniej i południowej Polski.

Fuzja taka stworzy organizację bardzo silną, która niewątpliwie posiadać będzie wpływ na bieg wielu spraw państwowych.

Szoferzy, niestety, jeszcze w wielu wypadkach dają się **nabierać na lep rozbijackiej, dzielnicowo - separatystycznej agitacji!**

Czyżby czekali, aż kapitaliści, którzy tych uprzedzeń nie mają — dadzą im przykład.

Z Gdańska do Warszawy taksówką.. na gapę

Nie dalej, jak w październikowym numerze „Autom. Zawod." pisaliśmy o tem, jak często kierowcy są narażani na utratę zarobków z powodu niesumienności pasażerów taksówek.

Jaskrawą ilustracją tego zjawiska może służyć poniższy wypadek, podany w tych dniach przez jedno z pism warszawskich.

Do samochodu - taksówki, prowadzonej przez kierowcę Konrada Kachofera, wsiedli w Gdańsku wieczorem 2 pasażerowie, jak się później okazało Icek Cwajman z żoną Ruchlą. Polecili oni jechać szoferowi do Warszawy na ulicę Niską 54.

O godzinie 9-ej rano samochód szczęśliwie przybył na miejsce. Gdy kierowca zażądał uregulowania należności w sumie 368 guldenów, pasażer oświadczył, że pieniędzy nie posiada, przyczem polecił Kachoferowi jeździć pod wskazane adresy swych znajomych, gdzie próbował zaciągnąć pożyczkę. Samochód jeździł po różnych ulicach, Cwajman wysiadał, żona zaś pozostawała w aucie. W pewnej chwili, gdy C. długi czas nie wracał, żona jego zamierzała również wysiąść. Przezorny kierowca sprzeciwił się temu.

Gdy do południa C. nie wystarał się o pieniądze, wówczas kierowca z Gdańska przewiózł małżeństwo do 9 komisarjatu . Tam sporządzono protokół, celem pociągnięcia pasażera do odpowiedzialności. Zaznaczyć należy, że Kachofer w drodze do Warszawy kupował 3 razy benzynę za swoje pieniądze.

Takie to bywają czasem zarobki kierowców!!!

Dobrze, że pasażer nie kazał jechać jeszcze do Zakopanego...

Trochę humoru

Nieporozumienie. Pani przekroczyła obowiązującą szybkość, powiada policjant. Jak się pani nazywa? adres?

— Pisz pan do mnie pod „Biała Czajka" poste-restante, rumieniąc się odpowiada dama.

Kombinator. Panie, co się stało, do niedawna jeździłeś pan wspaniałą limuzyną, a dzisiaj widzę pana na małym motocyklu?

— Tak, przed kilku dniami udałem się na raid i z pozostałych po limuzynie kawałków skombinowałem sobie motocykl.

Koledzy! Kupujcie w firmach, które się u nas ogłaszają.

CENY OGŁOSZEŃ:
1 strona — zł. 400; 1/2 strony — zł. 200; 1/4 strony — zł. 100; 1/8 strony — zł. 50.
Okładka o 30% droższa. Przy umowach stałych rabaty.

PISMO REDAGUJE KOMITET REDAKCYJNY PRZY ZARZĄDZIE GŁÓWNYM Z. Z. A.
WYDAWCA: **ROMAN APRILL.** REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **STANISŁAW RONGENS.**

Odbito w druk. „Robotnik", ul. Warecka 7